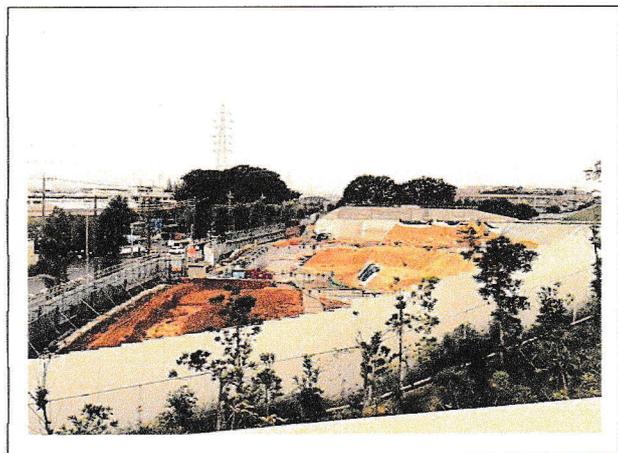


ここが問題！リニア新幹線

2017. 10. 7発行 NO. 58 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

リニア非常口工事の影響はこれから出てくる

川崎市内では麻生区東百合ヶ丘 3 丁目の日本合成ゴム(現JSR)研究所跡地と、宮前区梶ヶ谷のJR貨物ターミナル駅構内で大規模な非常口建設工事が進行している。



東百合ヶ丘では、高台の用地を尻手黒川線と平面まで切り崩す工事が行われている。10月6日午後3時過ぎ現場を見たが、高さ5mほどの塀に囲まれた工事ヤード内では、ブルドーザーによる切土作業が行われ、掘り起こされた切土(建設発生土)はヤード内に置かれ搬出を待っていた。外から見た限りではかなりの残土量だった。工程表が外壁に貼ってあり、10月の工程表では、月曜から土曜日まで月内一杯、切土作業と搬出を行うことが記されていた。

また、尻手黒川線側の南ゲートでは工事車両の出入りは確認できなかった。この日の搬出作業は終了していたかも知れない。ゲートの出入り口では4人の警備員が手持無沙汰の様子で談笑していた。

西ゲートでは、警備員、作業員の姿は無く、工事車両の出入りも確認できなかった。ただ、出入り口は工事車両の走行には十分な広さだった。さらに、住宅側の道路には作業員の出入り用なのか、狭い「北ゲート」が設けられていた。尻手黒川線には「先頭車停車位置」の表示があり、中央のゼブラゾーンに工事車両が待機する位置が示されていた。

非常口の掘削作業はこれからであり、外側に設置されている騒音・振動のモニター値は低かった。しかし、本格工事になれば、騒音・振動のほか工事車両の走行による周辺への影響が出てくることは必至と思われる。

一方、梶ヶ谷の非常口工事の方は、人家から離れた場所だけあって、既に掘削用の大型機器が設置され、二つの立坑予定地には巨大な機械が空高くそびえている。ニューマチックケーソン工法に必要な杭打ち機(打設機)と思われる。

また、工事ヤードからコンテナを積んだ車両が出て、貨物線への積み込み場所までコンテナを運んでいる様子が見えた。工事ヤードで土をコンテナに入れて、工事車両で貨物線近くに運びクレーンで貨車の荷台に積み込まれているようで、付近にはコンテナ20個ほど置かれていた。

工事ヤードを囲む塀やJR貨物ターミナル周辺には工事内容や工程を示す掲示物はなく(東百合ヶ丘にはあった)、住民が工事ヤードを見ることも工事内容を知るすべは全くない。工事説明会では、工程については住民に知らせるという約束だったのに。これは明らかな工事隠しだ。



(上写真:東百合ヶ丘工事現場、10月6日撮影、下写真:梶ヶ谷工事現場、10月4日撮影)

リニア残土による川崎港の埋立て計画地を見た

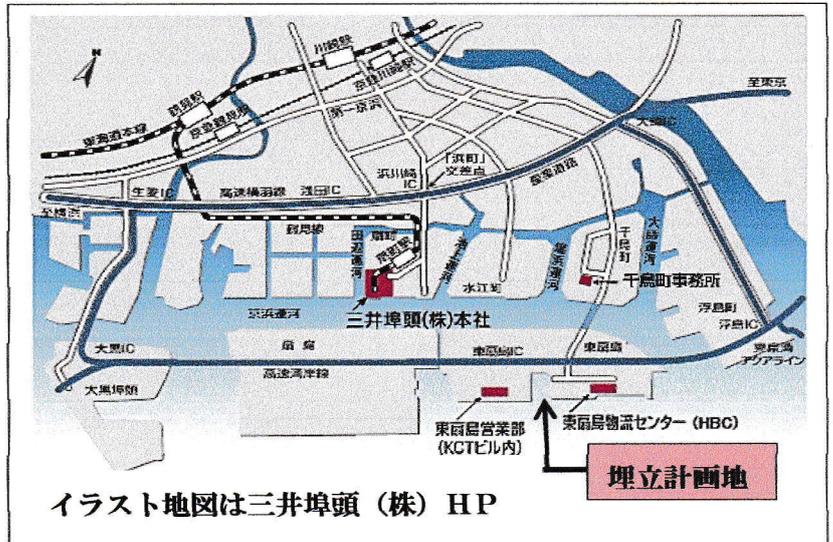
9月6日川崎港船上見学会報告

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会



あさかぜ

9月6日(水)午前10時前から、リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会が呼びかけた「川崎港船上見学会」が行われました。



イラスト地図は三井埠頭(株) HP

埋立計画地

今回の目的は、川崎港の現状を海上から実感するとともに、梶ヶ谷で着工されたリニア新幹線非常口工事の残土が運ばれている三井埠頭と、川崎市とJR東海が覚書を交わし、梶ヶ谷からのリニアトンネル残土を受け入れて行う東扇島埋立計画地を間近に見ることでした。

当日は時折小雨が落ちるくもり空でしたが、波も無く視界は良好で、川崎区千鳥町の川崎市港湾局の船客待合所に15人の参加者が集まり、港内巡視船「あさかぜ」に乗船し、船は出港を10分ほど繰り上げ9時50分千鳥運河を出港しました。その後塩浜運河に入って前進し、川崎港では最も広い京浜運河に入りました。両岸には川崎市の埠頭や石油精製企業の工場などが見えました。



三井埠頭

更に進むと右側に大きなクレーンを備えた三井埠頭が現れました。ここにはリニア梶ヶ谷非常口の切土が貨物線(武蔵野南線)で日量270トン(推定)が運ばれています。右上のイラスト(三井埠頭HPより)を見てわかるように、鶴見駅から貨物引き込み線が埠頭まで延びています。海上から見ると、何かがブルーシートで覆われているのと、黒っぽい土のようなものが積まれている様子が見えましたが、それがリニア残土であるかどうかはわかりませんでした。船はやがて幅70mの狭い運河を南下し、川崎港に出ました。

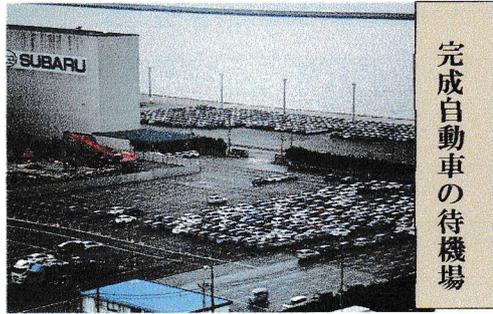
左折してしばらく進むと、左手に四角形の切れ込んだ海面が見て取れました。そこが、リニアのトンネル残土を運んで埋立てるといふ東扇島計画地でした。広さは12.5ha、深さは12m、埋立容量は140万 m^3 で、東京ドーム約1杯分に相当します。この切れ込み海面を過ぎると、富士重工(スバル)の輸送用完成自動車の一時待機所(モータープール)があり、埠頭には6千台収容可能な大型輸送船が停泊していました。



海上から見た東扇島埋立計画地



マリエンから見た
東扇島埋立計画地



完成自動車の待機場

川崎港の輸出額のトップは完成自動車で、全体の約半分を占めます。台数は40万台半ばで、全国5位の実績を持っています。川崎市は東扇島の新たな埋立の目的として、今後自動車の輸出が増えるのでモータープール用の土地造成を上げています。しかし、自動車メーカーの現地生産などの傾向が進むため、輸出台数が減ることはあっても増え続けることは考えられません。市はそのほかに、川崎港のコンテナ置き場が不足することも埋立の目的の一つに上げています。市は、川崎港のコンテナ扱い額が5年間で3倍に増えていると言いますが、東京港や横浜港に比べると、扱いコンテナ量は3港全体の1%台にすぎません。また、増えているのは、川崎市がコンテナの長さが20フィート2個当たり5千円の補助金を出しているからであり、今後も補助金は維持する方針のため、扱い量の増加に比例して市の支出も増加するという、極めて異常な状態が続くこととなります。

船は、川崎港を更に進み、羽田空港沖に着きました。海上に無数の杭を打ってつくった羽田空港第4海上滑走路にも頻りに旅客機が着陸していました。船はここで引き返し、京浜運河→塩浜運河→千鳥運河のコースで帰途につき、午前11時すぎに出港した船客待合所前の栈橋に接岸しました。

今回の船上見学会では、船長ほかに2名の職員が添乗し、また船内では女性の職員が丁寧に港の歴史や現状について説明をしてくれました。川崎港では「工場夜景ツアー」が人気ですが、これに参加するには3千円の負担が必要です。一方、港湾局が行う船上見学会は無料であり、夏休み中は子供たちの参加が多く空きがないほどだそうです。

それにしても、ガントリークレーンは3基のうち1基しか稼働していないし、接岸している船も、行き交う船も極めて少なく、川崎港には活気が感じられませんでした。一日の出入港は60隻にすぎないと聞いてなるほどと納得しました。

私たちは、下船後、海底トンネルを通して東扇島のマリエンに向い、10階の展望台から、リニア残土埋立予定地を改めて確認しました。市議会での港湾局の説明では、梶ヶ谷からのトンネル工事残土140万 m^3 は三井埠頭まで運び、それを船に積み込んで埋立計画地に運ぶそうです。外海と埋立地の海面を護岸で仕切り、そこに陸上からベルトコンベアーで土を注入することになるのでしょうか、大きな問題が幾つも指摘できます。



無駄な設備ガントリークレーン

1. 埋立計画について市がJR東海と残土利用や資金面や協力することは、市が市内のリニア工事についてJR東海と同等の責任を持つことを意味する。
2. 新たな埋立の必要性、緊急性について市は正確なデータや見通しを示し、市民に説明すべきである。
3. 埋立地造成でJR東海が200億円を支出するというが、その後の管理費用として市は40億円を支出する。この拠出は起債によるとしているが、償還できないと、市民の税金が投入されることになる。
4. リニア工事が遅滞した場合、市の埋立計画も実現が遅れる。
5. 残土最終処分地は工事認可後決まったものであり、JR東海も事後調査の進め方を明らかにし市民に説明すべきであり、市は埋め立て事業について環境アセスメントを行う必要がある。 (以上)



第7回口頭弁論とリニア・シンポに参加しよう

11月24日(金)午後、東京地方裁判所103号法廷で、ストップ・リニア！訴訟の第7回口頭弁論が行われます。当日は、愛知県の原告2人が名古屋駅周辺のリニア工事によって300世帯以上が立ち退きとなる問題や、残土処理などについて意見陳述を行います。法廷を満員にして意見陳述を見守りましょう。

午後1時15分に地裁前(営団地下鉄霞ヶ関駅A1出口1分)前に集合、簡単な集会の後、午後2時からの傍聴券抽選に臨みます。

そして意見陳述は2時半からです。

シンポジウム「リニア新幹線～隠された真実」

当日午後4時から、衆議院第一議員会館の地下1階にある大会議室で裁判の報告集会が行われます。

このあと午後4時半から同じ会場で、6月23日の第1回に続き、シンポジウム『リニア新幹線～隠された真実』が予定されています。

上岡直見氏(環境経済研究所代表)、徳竹真人氏(環境地盤研究所所長)、山下潤氏(訴訟弁護団)の3人をゲスト・パネラーに迎え、リニア新幹線の経済効果、環境保全、事業の適法性などの欺瞞を明らかにします。

リニア署名の集約活動に全力を注ぎましょう

東京・神奈川連絡会では、裁判所宛にストップ・リニア！訴訟の公正な審理を求める全国署名を進めています。目標の数字には程遠い現状です。毎月1回の市内主要駅での署名協力活動のほか、市内で開かれる各市民グループの集会や講演会にお邪魔して署名のお願いをして来ました。最近では1カ所あたり100筆近い署名を集約できるようになりました。

引き続きこのような活動を進めるとともに、多数の方がメンバーとなっている団体や労組などにも署名をお願いする予定です。

また、個人も署名用紙を持ち歩き、こまめに署名してもらうようお願いします。

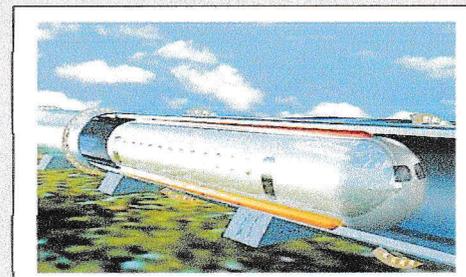
岩波ブックレット

『リニア新幹線が不可能な7つの理由』発売。
まずは原告・サポーターに買ってもらいましょう

ジャーナリストの榎田秀樹さんが岩波書店から『リニア新幹線が不可能な7つの理由』を発刊しました。B5 60ページ余りの冊子で、一部520円+税となっています。リニア新幹線沿線ネットワークが購入すれば450円で仕入れることができます。原告・サポーターの皆さんには一部500円で購入してもらい、差額の50円が各沿線団体の収入となり、450円は訴訟維持経費として活用することになります。

際限なき鉄道の高速度競争

先日の新聞報道によると、中国政府が飛行機よりも速い時速4千キロで運行する超音速の「高速飛行列車」の研究開発に乗り出すという。仕組みは、磁力で車体を浮かす方式を採用し、チューブのような専用軌道の中を真空にして空気抵抗を減らすことで、旅客機(時速約9百キロ)を上回る超音速を実現するそうである。昨年、中国政府は超電導磁気浮上鉄道の開発に乗り出すことを表明したが、日本のリニア新幹線と同じリニアをつくるのかと考えていたが、実はその先を行く「飛行列車構想」だった。アメリカでも宇宙ベンチャーのスペースX社が同じような仕組みで時速2千キロを実現する「ハイパーループ」構想を打ち出している。リニア新幹線開業時、その技術は時代遅れになっているでは。(編集部)



出典

iinoakazonae03.

blog77.fc2.com

ここが問題！リニア新幹線NEWS NO. 58

発行：リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会
天野捷一(中原・高津) 090-3910-8173
山本太三雄(宮前) 090-8775-1879
矢沢美也(麻生・多摩) 090-6108-6568